

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Verkehrsausschuss	Termin 18.03.2022	Status öffentlich - Kenntnisnahme
--	-----------------------------	---

**Vorlage zum Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27.01.2022
- Verkehrsberuhigung und sichere Querung der Breslauer Straße**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen:	

Beschlussvorschlag:

Von den Ausführungen der Verwaltung wird Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Zum Verkehrsunfall am 30.12.2021 hat die Polizeiinspektion Fürth wie folgt Stellung genommen:

Unfallhergang:

*Der Pkw-Fahrer befuhr mit seinem VW-Multivan die Breslauer Straße in südliche Richtung.
Der 15-jährige Radfahrer befuhr den rechten Gehweg der Breslauer Straße in gleicher Fahrtrichtung.*

Etwa auf Höhe der Lindenstraße wollte der Radfahrer die Breslauer Straße nach links im Bereich der dortigen Fußgängerfurt queren. Hierbei übersah er den Pkw und es kam zum Zusammenstoß, wobei das Fahrrad von der Fahrzeugfront erfasst wurde.

Der Radfahrer wurde von der Wucht des Aufpralls auf die Fahrbahn geschleudert. Er kam mit dem Rettungsdienst in ein Krankenhaus. Am Folgetag wurde bekannt, dass er glücklicherweise nur Prellungen und Schürfwunden erlitt.

Fazit:

Zum Unfallzeitpunkt (30.12.2021, 17:30 Uhr) war es dunkel, die Straße war nass. Nach Feststellung der sachbearbeitenden Streife der Verkehrspolizeiinspektion wird die Unfallstelle von der Straßenbeleuchtung nur spärlich erfasst. Straßenlaternen befanden sich nur auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Zudem war der Radfahrer dunkel gekleidet.

Seitens der Polizei konnte nicht abschließend geklärt werden, ob das batteriebetriebene Rücklicht zum Unfallzeitpunkt eingeschaltet war.

Offenbar fuhr der Jugendliche in Querungsabsicht knapp vor dem Multivan vom Gehweg auf die Fahrbahn ein. Es wird davon ausgegangen, dass ein Zusammenstoß für den Pkw-Fahrer dadurch nicht vermeidbar gewesen war.

Unfallursächlich war bei dem o.a. Verkehrsunfall wohl weniger der vorhandene Ausbauzustand, als vielmehr ein Augenblicksversagen des Radfahrers.

Querungsmöglichkeiten in der Breslauer Straße

Die Breslauer Str. zwischen Unterfürberger Str. und Mohnweg ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße innerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete (Kategorie Verbindungsfunktionsstufe (VS) nach RIN - Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung FGSV 2008 (alt: RAS-N) zu klassifizieren. Verkehrsberuhigung (Verkehrsverdrängung und Verlangsamung) ist nicht primäres Funktionsziel für Verbindungsstraßen dieser Kategorie, wohl kommt aber eine mögliche Verringerung der Trennwirkung in Betracht. Unter Trennwirkungen werden Störungen von Wegebeziehungen in funktional zusammenhängenden Räumen oder zwischen komplementären Nutzungen verstanden.

Eine übermäßige Trennwirkung kann im Abschnitt der Breslauer Str. nicht gesehen werden, da die planfreie Fußgänger- und Radwegüberführung Georg-Elser-Steg zwischen Saatweg und Lindenstraße existiert sowie an allen drei Einmündungen Unterfürberger Str., Lindenstraße und Hardenbergstraße jeweils Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sind. Diese Querungshilfen ermöglichen es, nur jeweils eine der beiden Fahrrichtungen beim Überqueren der Breslauer Str. beobachten und beachten zu müssen und nicht beide gleichzeitig. Im Falle von (hier nicht gegebenen) besonderen Gefährdungssituationen oder Unfallhäufungsstellen käme die Errichtung einer Fußgängerschutzanlage (Bedarfsampel für Fußgänger/Radfahrer) in Betracht. Die Einrichtung von Zebrastreifen kommt nach den Einsatzkriterien der R FGÜ nicht in Betracht. Die Fußgängerverkehrsbelastungen sind für die Einrichtung eines Zebrastreifens deutlich zu gering. So werden laut R FGÜ mindestens 50 Fußgänger pro Stunde angesetzt, die die Straße queren müssen. Am Knotenpunkt Breslauer Straße / Unterfürberger Straße wurden knapp über 50 Fußgänger pro Tag erhoben, die die Straße queren. Entsprechend der RAS 06 ist eine Mitteltrennung wie sie heute schon baulich an den Knotenpunkten vorhanden ist, als Vorzugsvariante an den Knotenpunkten zu benennen.

Die Notwendigkeit zur Schaffung weiterer Querungshilfen wird seitens der Verkehrsplanung als nicht erforderlich eingestuft. Dieser Auffassung schließen sich auch das Straßenverkehrsamt und die Polizeiinspektion Fürth an, zumal der Istzustand der örtlichen Begebenheiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen ist.

Geschwindigkeit

Folgende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen stünden grundsätzlich zur Verfügung:

- Nicht-sanktionierte ortsfeste Überwachung

Geschwindigkeitswarnanlage (ein amtliches Verkehrszeichen Z 274-xx leuchtet nur bei gemessener Überschreitung auf) oder Geschwindigkeitsanzeigeanlagen (Numerische Anzeige der gemessenen Geschwindigkeit, Smiley, Danke-Tafeln) werden hier unterschieden.

Diese haben rein informativen Charakter, werden aber beim hier vorliegenden anbaufreien Straßentyp ohne jegliche sensible Randnutzung (größtenteils sogar in Troglage!) oder Auffälligkeiten hinsichtlich Geschwindigkeitsübertretungen kaum bis gar nicht eingesetzt.

- Sanktionierte Überwachung (Blitzersäule)

Diese Geräte werden vornehmlich an Unfallschwerpunkten oder Stellen mit häufigen Geschwindigkeitsübertretungen fest installiert. Dieses Einsatzkriterium ist hier nicht gegeben.

- **Minikreisel an beiden Einmündungen Hardenbergstr. und Lindenstr.**
Die Einmündungen bedürften einer Ummarkierung zum Minikreisel mit ca. 15m Außendurchmesser und vollständig überfahrbarer Mittelinsel; hierdurch würden ins Wohngebiet abbiegende und aus dem Wohngebiet einbiegende Verkehre vorfahrtrechtlich vorrangig gegenüber dem bislang übergeordneten stadteinwärtigen Verkehr.
Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung dürfte sich aufgrund des Abstandes von rd. 375m nahezu wieder aufheben; die hieraus entstehenden Immissionsbelastungen dagegen dürften kaum in einem Verhältnis zur erreichten Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen.
Minikreisverkehre entsprechen nicht dem Charakter der Breslauer Straße und werden daher aus verkehrsplanerischer Sicht nicht empfohlen.
- **Mittelinsel (Verkehrsteiler ohne Querungsfunktion)**
Bei auffälliger Ausbildung der Insel (z.B. mit Begrünung) und großem Versatz der Fahrstreifen in Ortseinfahrtbereichen unterbrechen die Inseln die Streckencharakteristik der freien Strecke und setzen damit ein deutliches Signal für den Beginn der angebauten Ortslage.
Die Trassierung (Eiform, Zwischengerade, Tropfen oder Asymmetrische Schlaufe) kann hierbei frei gewählt werden und ist auch als „Ortstor“ bekannt. Sie ist im Innerortsbereich grundsätzlich auch geschwindigkeitswirksam zulässig, anders als außerorts, wo Mittelinseln nur innerhalb ohnehin bestehender Sperrflächen oder Verziehungen angeordnet werden dürfen.
Auch diese Einsatzkriterien sind bei dem hier vorhandenen Streckenabschnitt streng genommen nicht gegeben. Der angebaute Bereich beginnt erst nach der Bahnbrücke in Höhe Cadolzheimer Straße. Ortseinfahrtsinseln sollen nicht mehr als 50m vor dem Beginn der Bebauung angeordnet werden.
- **Maßnahmen, die wegen der zu erwartenden Verschlechterung der Verkehrssicherheit im fließenden Verkehr ebenfalls ausscheiden:**
 - o eine bauliche Profilverengung; auf etwa 5 bis 20m Länge Verringerung der Fahrbahnbreite, beidseitig mit Warnbaken, ortsfesten Einbauten und/oder Bepflanzung in Grün eingefasst
 - o Fahrdynamische Hindernisse ("Berliner Kissen" (Plateau-Aufpflasterung), "Kölner Teller" (Schüsselförmige Erhebungen ähnlich großer Pflasternägel) oder klassische Querschwellen (Schwellen allgemein) kommen ebenfalls nicht in Betracht.

Fazit

Wie der Mitteilung der Polizeiinspektion Fürth zu entnehmen ist, war der Unfall am 30.12.2021 auf ein Augenblicksversagen des Radfahrers zurückzuführen und nicht auf den Ausbauzustand der Breslauer Straße. Aufgrund des Straßencharakters und keiner besonderen Gefährdungssituation oder Erkenntnisse zu überhöhten Fahrgeschwindigkeiten sind bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht angezeigt.
Querungshilfen sind an den Einmündungen im Zuge der Breslauer Straße bereits baulich angelegt, sodass auch hier grundsätzlich keine weiteren baulichen Maßnahmen erforderlich werden.
Hinsichtlich einer besseren Beschilderung der Route über den Georg-Elsner-Steg wird eine Prüfung durch die Verwaltung zugesichert.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☐ nein	☐ ja	Gesamtkosten	€
☐ nein	☐ ja		€
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
☐ Ja, siehe Anlage	☐ Nein

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Straßenverkehrsamt**

Fürth, 08.03.2022

gez. Kreitinger

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Straßenverkehrsamt Gleißner, Hans-Joachim
--

Telefon: (0911) 974-2240

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Verkehrsausschuss am 18.03.2022
Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: zur Kenntnis genommen